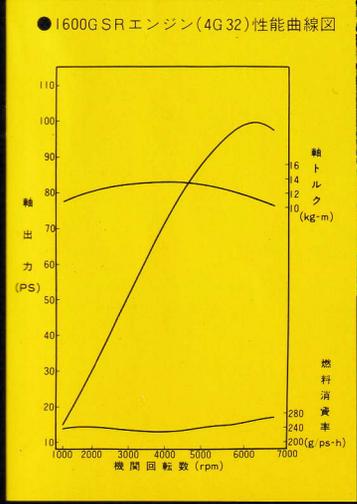
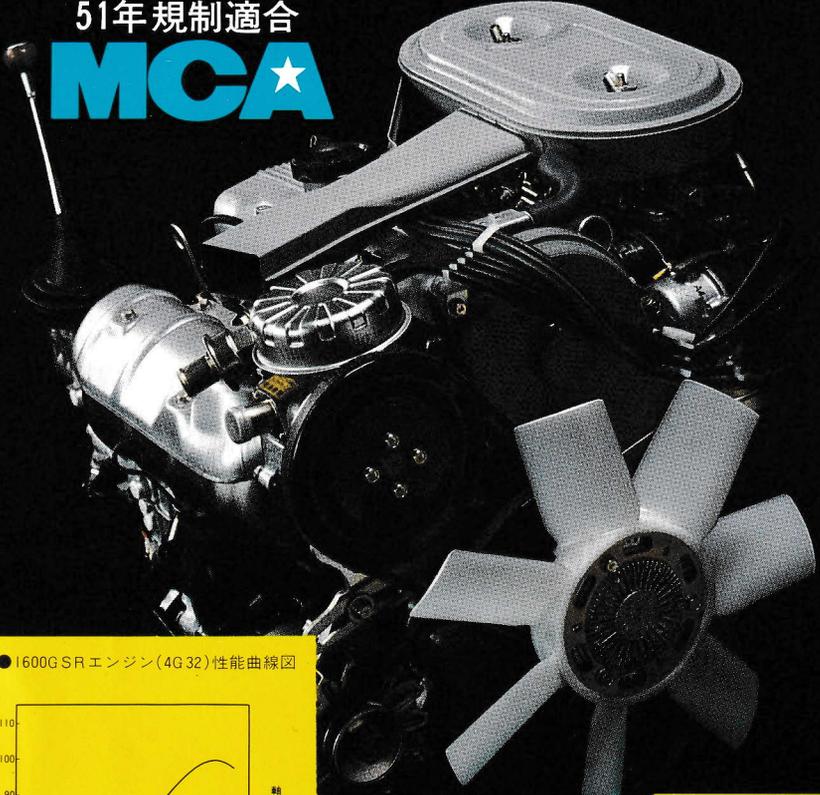


数々の国際ラリーで磨きぬかれた本格派・走りに徹したGSRメカ

SATURN 80 ENGINE 1600 TWIN CARB

100ps / 6300rpm · 13.5kg-m / 4000rpm

51年規制適合
MCA★

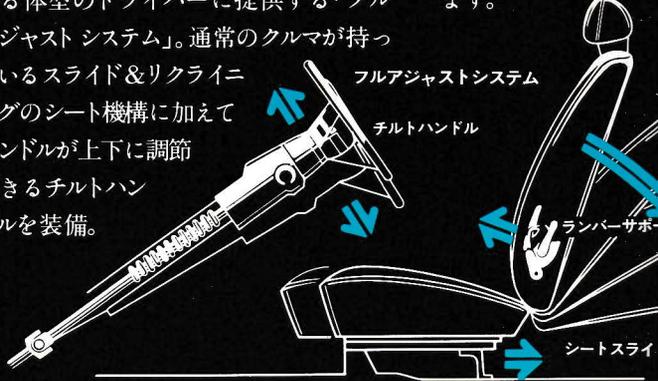


あのサファリ、サザンクロスをはじめ、幾多の国際ラリーを制した本格派の心臓＝OHCツインキャブの4G32型サターン。三菱独自の、またサターン伝統のロングストローク。MS(三菱)燃焼室。クロスフローポートの吸排気システムなどが高度にマッチングして、100ps・13.5kg-mの高出力、高トルクを発揮。加えて高回転域で強烈なパンチ力をくり出す一方、2000rpm前後の実用回転域でもフラットなトルク特性を提示。スポーティ派のGSRで

ありながら全域で一貫した「乗りやすさ」を提供しています。さらに三菱の高度なエンジン技術だからこそ作り得た静粛メカ＝サイレントシャフト付。クランクシャフトの両側に設置された一対のシャフトとコグベルト駆動方式が、4気筒独特の騒音・振動のほかチェーンノイズまで解消。静粛・快適ソリリングを約束しています。「パワフル＆サイレントなツイン」。ランサーとセレステ、2つのGSRに搭載です。

理想のドライビングポジションがピタリと決まるチルトハンドル&システム

どんな走行状態でも、無理なくペダル操作ができ、ごく自然にストレッチアームでハンドルが握れる。しかも身体はシートにガッチリとホールドされている——この理想のドライビングポジションをあらゆる体型のドライバーに提供する「フルアジャストシステム」。通常のクルマが持っているスライド&リクライニングのシート機構に加えてハンドルが上下に調節できるチルトハンドルを装備。



さらに長距離運転の疲れを軽減するランサーサポートも装着(オプション)。機構の働きにより、ドライバーの姿勢が乱れもなく「人車一体」の味わえ、しかも安全・快適性を確保します。

確実、軽快なステアリングシステム

高速直進時には安定。低速では軽快に反応してくれるバリアブルレシオギヤ。しかもロック・ツー・ロックは3.75($\frac{3.75}{GSR}$)と、いたってクイック。ボール循環式との組合せて操舵力は軽く、どんなコーナーも、ドライバーの意のままのラインを確実にトレースします。

ウッドシフトノブの本格派5段ミッション

サターンパワーをフルに引き出すため、理想のギヤ比を設定したクロスレシオの本格派。各ギヤの伸びは実にスムーズ。騒音・振動を追放した静かなサターン80エンジンにより、最大トルク発生域を存分に活用できるため燃費は一段と向上。5速は0.853のオーバートップ。シフトレバーは左手が自然にグリップする適切な位置。操作性も抜群。ウッドシフトノブの手応えも確かで、ダイナミックなスポーツ感覚が存分に味わえます。



静粛・快適性を実現。分

高速走行時のうねりを抑えるストローク式。振動の発生を防ぐとともに耐久性をも向上。

リミテッドスリップデフを

ダートでの直進性を高める片方がぬかるみなど無駄な空転を防いで、脱出もスムーズ。また、ドリフトなどのハイテクニックに応じて、コーナリング時のスピードロスも大幅に減少させます。

(ランサーGSRに標準装備) (セレステGSRはオプション)

数々の国際ラリーを制

ダート、舗装路などあらゆる路面の意図通りに安定性を見せる信頼の前輪はストラット式の信頼・耐久性の高いリ

万全を追求した高度なブレーキシステム

高速での連続使用や急勾配での激しい使用にもフェード現象を起しにくい前輪ディスクブレーキ。軽い踏力で、確実に働くマスタバック付です。後輪は、片効き防止のオートアジャスタ付。前後輪に独立して働く2系統式油圧ブレーキとそのオイル減少を知らせるブレーキ液面警告灯、さらに急制動時の後輪ロックを防ぐP.C.V.を装備。走りのGSRにふさわしい万全の体制を敷いています。

走りのGSRを支えるス

5Jリムにオフセットされた155SR13(155SR13)ラジアルタイヤ。高速での安定なリング性能、制動力と減速性を大幅に減少させて、耐久性・経済性とも向上しています。

